
DOI: 10.15826/qv.2015.1.082

УДК 94:656.2-048.352(470)

Андрей Келлер

**ЛИТЕРНЫЙ ПОЕЗД «СЕВЕРНЫЙ ЭКСПРЕСС» –
МЕЖДУ МИРОМ И ВОЙНОЙ (1884–1914)¹**

Andrey Keller

**THE NORD EXPRESS SPECIAL TRAIN:
BETWEEN PEACE AND WAR
(1884–1914)**

In the 19th century, the railway was a symbol of progress par excellence and, as of the 1870s, it served as the driving force of industrialization in Russia. At the turn of the 20th century, Saint Petersburg developed into the country's largest industrial centre thanks to the railway system. The *Nord Express* connected the city with Warsaw, Berlin, Cologne and Paris, it facilitated and intensified the transfer of ideas between Western and Central Europe and Russia. The experience of G. Nagelmackers and A. von Vendrich shows the inconsistency in the development of railways as they were both *a messenger of peace* and *an engine of war*. The article introduces a number of previously unstudied archival materials.

Keywords: Russia; railway; The *Nord Express*; Alfred von Vendrich; Georges Nagelmackers; modernization; transfer of technology.

Железная дорога в XIX в. – символ идеи технического прогресса par excellence, двигатель индустриализации в России с 1870-х гг. Благодаря железной дороге Петербург превратился на рубеже XIX и XX вв. в крупнейший индустриальный центр страны. «Северный экспресс», соединив Петербург скоростной линией с Варшавой, Берлином, Кельном, Парижем, значительно ускорил и облегчил трансфер идей между Западной и Центральной Европой и Россией. Пример Ж. Нагельмакера и А. фон Вендриха показывает всю противоречивость развития железных дорог, с одной стороны, как «посла мира», с другой – как «мотора войны». В научный оборот впервые вводятся архивные материалы, не использованные ранее.

Ключевые слова: Россия, железная дорога, «Северный экспресс», Альфред фон Вендрих, Жорж Нагельмакерс, модернизация, трансфер технологий.

¹ Статья подготовлена в рамках реализации гранта Правительства РФ по привлечению ведущих ученых в российские образовательные учреждения высшего профессионального образования и научные учреждения государственных академий наук и государственные научные центры Российской Федерации (Лаборатория эдиционной археологии, Уральский федеральный университет). Договор № 14.A12.31.0004 от 26.06.2013 г.

Строительство железных дорог стало в XIX в. своего рода мотором индустриализации [Roth; Wolmar]. Железная дорога стимулировала развитие тяжелой промышленности, машиностроения и металлообрабатывающей промышленности, электротехники, телеграфа, приводила к массовой мобильности населения. Преображая мир [Osterhammel], железные дороги давали толчок трансферу и развитию новых технологий [Imperium inter pares; Irrgang]² и становились символом технического прогресса и модернизации [Cvetkovski; Modernisierung]. Как любое историческое событие, появление железных дорог неоднозначно, противоречиво³.

Исследование феномена «Северного экспресса», преодолевающего географические, национальные и культурные границы, позволяет изучить историю железной дороги в контексте мультиперспективности сценариев развития и сослагательности исторической ситуации [Тихонов]. Начавшись как беспрецедентный международный проект в 1884/1896 гг., «Северный экспресс» связал российскую и французскую столицы за невероятные 52 часа.

За проектом литерного скорого поезда, помимо технической стороны вопроса, в сегодняшней перспективе видна идея единой Европы. Эта тема созвучна трендам современности – трансграничности, глобальности, поликультурности [Die Internationalität]. В современных представлениях модернизация и технический прогресс могут иметь обратную сторону, ведущую к социальному регрессу и нравственным конфликтам. Процесс индустриализации в России, понимаемый не только как модернизация промышленности, но и как изменение личностных установок [Cvetkovski], вел, наряду с повышением жизненного стандарта элит, к пауперизации и пролетаризации крестьянства, возникновению в промышленных центрах значительной социальной группы рабочих. Повышенная мобильность населения в результате строительства железных дорог как одного из ее факторов привела к возникновению значительных миграционных потоков сезонных рабочих, хлынувших в столицу. Концентрация крупного промышленного производства в Петербурге стала возможной за счет мобилизации деревни при использовании железных дорог. Организовывались специальные железнодорожные составы, доставлявшие десятки тысяч сезонных рабочих в Петербург [Schenk, 2014c, S. 149, 213–286].

Известный экономист своего времени Фридрих Лист с надеждой писал в 1839 г. о строительстве железных дорог: «Геркулес в колыбели, должный освободить народы от пагубы войны» [Gall, S. 16]. Но воплощение этого желания станет возможным лишь много десятилетий

² О диффузии европейских инноваций в России см.: [Диффузия европейских инноваций; Цивилизационное своеобразие].

³ Русская литература образно отразила противоречивость феномена. Н. Некрасов, Л. Толстой, А. Блок и другие писатели обращались в различных контекстах к железнодорожной тематике. И небезызвестный чеховский крестьянин тоже видел в железных дорогах большую пользу и откручивал с железнодорожного полотна гайки на грузила, чтобы рыбу ловить.

спустя, после того как Европа переживет две мировые войны и большинство европейцев утвердятся во мнении, что на место последнего довода королей *ultima ratio regum* должна встать идея необходимого, безусловного и стабильного мира в Европе, сделавшаяся *ultima ratio* (последним аргументом) сегодняшней европейской политики⁴.

Планы военного применения железных дорог возникли почти сразу с их появлением в 1830–40-х гг. [Bremm]. Но кроме военной угрозы, имелся ряд других, не менее важных факторов (технические возможности, безопасность, комфортность), сыгравших свою роль в принятии решения о ширине железнодорожной колеи в России [см.: Haywood, 1969, p. 72–80; Haywood, 1998, p. 119; Schenk, 2014c, S. 126–127; Westwood, S. 28–29]. В Европе ширина варьировалась от 1435 мм в Германии до 1524 мм в России и 1668 мм в Испании [Track gauge]⁵. Ф. Б. Шенк в своем фундаментальном исследовании по развитию железных дорог в России убедительно показывает вслед за Р. М. Хейвудом и Д. Н. Вествудом, что концепции военной безопасности, связанные с железной дорогой, появляются позже, уже с середины 1860-х гг., не в последнюю очередь в результате негативного опыта Крымской войны 1853–1856 гг. К этому времени в большинстве крупных европейских государств и в США в составе инженерных войск появились железнодорожные части [Французов].

В железной дороге видят не только посредника (в случае с Россией – решающего) в промышленном и культурном развитии стран и регионов, но и средство эффективной подготовки и проведения военных кампаний. П. А. Юнгман взял эту амбивалентность, присущую новому транспортному средству, за основу своей книги, в которой он рассказывает о «черном дьяволе» и «железном ангеле» [Youngman]. Вмгновение ока «Северный экспресс», символ технического прогресса, мог превратиться по воле политической власти и против желания его владельцев в броненосец, несущий смерть, в транспортное средство для доставки армейских соединений на фронт. Две личности как нельзя лучше отражают этот противоречивый опыт – Альфред Альфредович фон Вендрих (1845–1917)⁶ и Жорж Нагельмакерс (1845–1905).

⁴ Принцип *ultima ratio regum*, постулирующий войну как продолжение политики другими средствами, был положен в основу Вестфальского мирного договора 1648 г., на котором покоилась европейская политическая система вплоть до 1914 и 1945 г.

⁵ Строитель первой железной дороги в России между Петербургом и Царским Селом в 1837 г. Ф. А. фон Герстнер предпочел ширину колеи в 1829 мм, рассчитывая таким образом улучшить устойчивость вагонов [Железная дорога]. При строительстве железной дороги Москва – Петербург предпочтение было отдано альтернативному предложению (1524 мм) американского инженера Дж. В. Уистлера, считавшего ширину колеи в 1829 мм необязательной [Schenk, 2014c, S. 126–127; Westwood, S. 28]. Схожая ситуация наблюдалась в Испании, где более широкая колея была введена не из-за страха перед вторжением Франции, а по причине гористой местности и сильных уклонов.

⁶ А. А. фон Вендрих – русский генерал-лейтенант (1905), военный инженер, член Правительствующего Сената. Лютеранин, из прибалтийских немцев и потомственных дворян. Его дед, Георг-Вильгельм Вендрих, известный путешественник, был возведен в дворянство императором Иосифом II в 1785 г. Отец был доктором медицины и хирургии в Москве, где и родился Альфред [см.: Федорченко].

Вендрих подготавливал почву для военного противостояния, взорвавшего европейское пространство; Нагельмакерс, напротив, осуществляя свой коммерческий проект, способствовал созданию европейского мира, европейского пространства, составной частью которого мыслился русский мир.

Военная функция железной дороги: российские стратегические разработки

Генерал-лейтенант русской службы А. А. фон Вендрих играл важную роль в развитии стратегии использования железной дороги в



А. А. фон Вендрих /
Alfred von Vendrikh

военных целях. Он обосновывал как мирное, так и военное применение железных дорог и рассматривал обе функциональные составляющие новой технологии в их неразрывной связи. Будучи старшим инспектором железных дорог при министерстве путей сообщения в 1889–1892 гг., он, как координатор, наделенный широкими полномочиями, проявил чудеса организаторской работы во время голода зимы 1891/92 г. Под его руководством за три зимних месяца было перевезено более миллиона, а с учетом марта – почти 1,5 млн тонн зерна на участках протяженностью до 3000 километров. Дополнительно к этому было перевезено 22 492 вагонов угля [GS PK, I HA, Rep. 93 E, L. 172; см. также: Измайлов].

Такая эффективность российских железных дорог не осталась незамеченной со стороны немецкой прессы. В ноябре 1900 г. в газете *Kreuz-Zeitung* увидела свет серия статей под характерным названием «Работоспособность русских железных дорог преимущественно в военное время», где описывались меры, благодаря которым удалось обеспечить доставку по российским железным дорогам хлеба и пшеницы голодающему населению, в то время как «бушевали снежные ураганы, термометр показывал 30 градусов по Реомюру, а паровозы обеспечивались водой, когда та замерзала: ее доставляли специальными паровозами, а если не хватало – топили снег» [GS PK, I HA, Rep. 93 E]. Благодаря системе логистики, внедренной Вендрихом, не случилось ни одного столкновения поездов, хотя в большинстве случаев приходилось пользоваться однопутными путями.

Вендрих был признанным специалистом по применению железных дорог во время войны, успешно использовавшим опыт предше-

ственников [Вендрих, 1897; Вендрих, 1900а; Вендрих, 1900b; Вендрих, 1911; см. также: Schenk, 2014b, S. 29–30; Harpel, S. 70–71]. Ко времени его деятельности в 1890-х гг. имелось значительное число публикаций на эту тему, так как, по мнению современников, железная дорога была важным средством коммуникации в военное время [Гронский; Квист; Огородников; Рыкачев]⁷.

В 1903 г. Вендрих обратился к начальнику Николаевской академии генерального штаба В. Г. Глазову (1848–1920) с предложением выступить с докладом на тему «Организация военных сообщений». 12 ноября он сообщал Глазову в письме, написанном в отеле с многозначительным названием «Hotel D'Europe» в Каннах⁸, что хочет сделать это на примере Франко-прусской войны 1870–1871 гг.: «Военное министерство, стоя на страже сохранения бытия государства, столь обширного как Россия, с ее необъятными границами и недружелюбными соседями, должно надежно управлять своими нервами и мускулами, которыми являются пути сообщения. <...> Для чего мы должны быть готовы привлекать силы не с торгов и переторгов, как с приказчиками, а направляя сформированные силы с высокою нравственною подкладкою, а не гешефтемахеров» [РГИА, ф. 922, оп. 1, д. 363].

И хотя в строках писем Вендриха сквозит высокомерное отношение к частному предпринимательству, он не был слепым приверженцем военной доктрины. Во введении к одной из своих многочисленных брошюр, на этот раз о французских железных дорогах 1898 г., он сослался на слова христианского святого:

Блаженный Августин в одном из своих сочинений признает вечный мир идеалом христианства, но под этим миром следует понимать мир условный – «христианский», а не мир во что бы то ни стало. Могут наступить в истории такие моменты, когда война станет неизбежной во имя интересов церкви и сама церковь благословит народы на войну: таковы были крестовые походы средних веков... (И такова была, например, наша война с Турцией для освобождения братьев-славян.) <...> Железные дороги являются в этом отношении не только желанными проводниками обоюдных международных сношений и симпатий, но одновременно и новым видом оружия в военное время, дающим возможность произвести на противника должное нравственное воздействие и тем предотвратить столкновение народов.

И далее:

Русские железные дороги, по примеру флота в Черном море, будут находиться... в боевой готовности, дабы святая христианская идея всеобщей любви человека к человеку могла осуществиться [Вендрих, 1900b, с. 1–2, 57].

⁷ К развитию в Пруссии см.: Bremm; Roth, S. 44f.

⁸ Характерны места пребывания Вендриха в Каннах, Берне и Лозанне, показывающие сдвиг в ориентации от традиционных немецких курортов: Бад-Киссинген, Бад-Эмс, Баден-Баден, Баденвайлер, Висбаден и др. – на курорты на морском побережье и в Альпах, что связано, в свою очередь, с развитием железных дорог и возникновением массового туризма [Le tourisme suisse].

Примечательно также введение к другой его книге, вышедшей в свет в 1911 г., где он говорит о войне как о вещи неизбежной, к которой необходимо готовиться. В книге присутствует экслибрис императорской библиотеки Николая II в Зимнем дворце. Поэтому есть большая доля вероятности, что царь был знаком с аргументацией Вендриха: «В настоящее время нет более важного, более жизненного вопроса, как вопрос о колонизации и стратегической подготовке государства к войне, в военном, техническом, экономическом, административном и финансовом отношениях, в связи с путями сообщения – пионерами культуры» [Вендрих, 1911, с. 1, см. также: Roth, S. 45–49].

Для доводов Вендриха характерно, что свои мысли *просвещенного* человека о гуманности и культуре он парадоксальным образом измеряет принципом «ultima ratio regum». Неудивительно, что именно Вендрих в бытность свою с 1907 по 1908 г. товарищем министра путей сообщения предложил Николаю II план милитаризации железнодорожного персонала, который полностью перешел бы в его подчинение, а сам Вендрих был бы введен в члены Военного совета Российской империи. Но Николай II с этим не согласился.

Прямой противоположностью Вендриха является один из известных «гешефтемахеров» своего времени, как назвал бы его Альфред фон Вендрих, Ж. Нагельмакерс – бельгийский предприниматель и творец «Восточного» [Koschinski], «Северного» и многих других экспрессов в Европе – в общей сложности до пятнадцати линий.

«Северный экспресс» как «пионер культуры»

История успеха Жоржа Нагельмакерса⁹ начинается в 1872 г. с основанием в Брюсселе Международного общества спальных вагонов (МОСВ)¹⁰ [Mühl; Mühl, Klein; Behrend; Perret; Reichardt, Deppmeyer]. Оно разработало и осуществило концепцию первых скорых поездов повышенной комфортности в Европе по аналогии с пульмановскими поездами в США. Первая концессия была получена для эксплуатации линий Остенде – Бриндизи и Париж – Вена. Первоначально вагоны, купленные и перестроенные в этих целях, курсировали с составами других компаний. Нагельмакерс не смог запустить сразу собственные поезда: частные и государственные компании боялись за свои монополии перед новым конкурентом. В 1880 г. он заключил новые договоры, позволившие ему расширить область ведения своего бизнеса на Испанию и Россию. В последней процесс индустриализации с 1870-х гг. значительно повысил пассажиропотоки по железной

⁹ Ж. Нагельмакерс был незаурядной личностью. Не уступив европейский рынок американскому предпринимателю Д. М. Пулльману, Нагельмакерс показал свой соревновательный дух не только в бизнесе, но и в спортивных состязаниях: в 1900 г. в 55 лет он получил золотую медаль в конном спорте на Олимпийских играх в Париже.

¹⁰ Позже компания стала называться МОСВСЕП – Международное общество спальных вагонов и европейских спальных поездов (фр. CIWL, также CWL – Compagnie Internationale des Wagons-Lits, нем. ISG – Internationale Schlafwagen-Gesellschaft).

дороге, культурный и экономический обмен с европейскими странами¹¹.

В начале изучения истории «Северного экспресса» меня интересовали два противоречивых вопроса. Почему дело в Федеральном архиве Берлин-Лихтерфельде названо «Железнодорожное сообщение Петербург – Мадрид (Северный экспресс)» [BA BL, R 4701/14713, R 4701/14714], когда «Северный экспресс» никогда не ходил до Испании? И почему оно начинается 1884-м, а не 1896 г.? Согласно общепринятым представлениям в историографии, «Северный экспресс» курсировал официально между Петербургом и Парижем именно с 1896 г. [Stoltmann; Mühl; Mühl, Klein, S. 112–123; Musekamp; Razvoziaeva].

Ввод в эксплуатацию в 1883 г. «Восточного экспресса» увенчался полным успехом [Mühl; Mühl, Klein, S. 32], что приблизило Нагельмакерса вплотную к реализации северного и южного направлений. Уже в следующем, 1884 г. он организывает презентацию «Северного экспресса» в Париже (Gare d'Austerlitz) и Берлине (Schlesischer Bahnhof) с пробными поездками до ближайших станций.

Вольно или невольно, преследуя, возможно, исключительно собственный меркантильный интерес, Г. Нагельмакерс внес свой вклад в создание Европы без границ, в которой скоростные комфортабельные поезда соединяют Петербург с Лиссабоном. Должно было пройти много лет, проведено множество переговоров и мобилизован крупный капитал, прежде чем этот план стал реальностью. Нагельмакерсу не удалось создать непрерывную трансконтинентальную линию между Петербургом и Лиссабоном. Ему пришлось идти на компромисс, так как в силу своей сложности реализация проекта в полном объеме была невозможна.

Вместо этого он создал две линии, дополнив «Северный экспресс» (Петербург – Париж – Остенде) «Южным экспрессом» (Париж – Мадрид – Лиссабон) [Mühl, Klein]¹². «Южный экспресс» (Sud Express) начинает курсировать между Лиссабоном и Парижем с 1887 г., тогда как «Северный экспресс» между Петербургом и Парижем был официально запущен лишь 9 мая 1896 г., когда после многолетних попы-



Ж. Нагельмакерс /
Georges Nagelmackers

¹¹ В ежемесячном журнале «Русское ревю» (Russische Revue), выпускаемом Карлом Рёттгеном на немецком языке в Петербурге в 1872–1891 гг., можно было прочесть: «Огромный экономический подъем, переживаемый Российской империей во время правления императора Александра II, вызвал значительный рост международных сообщений» [GSPK, I HA, Rep. 76, L. 17].

¹² В российской историографии тема «Северного экспресса» не нашла до сих пор отражения [Соловьева; История организации]. К российско-немецким связям в развитии железных дорог см.: [Sambefski].

ток было преодолено сопротивление Пруссии¹³. Маршрут «Северного экспресса» пролегал через Кенигсберг.

О том, что вагоны «Северного экспресса» могли курсировать между Петербургом и Берлином и ранее, говорит альбом-путеводитель МОСВСЕП 1892 г.¹⁴ [Альбом-путеводитель]. Маршрут мог пролегать через Варшаву и Оппельн, так как более прямого пути через Кенигсберг с немецкой стороны еще не существовало, причем по петербургскому и московскому направлениям. С российской стороны ветка до станции Вержболово (лит. Кибартай) на российско-прусской границе была проложена уже в 1861 г. По имеющимся данным, МОСВ запустил свои поезда на внутренних линиях в России Москва – Петербург, Петербург – Рига, Москва – Нижний Новгород и Харьков – Киев уже с 1888 г. [Cars, Caracalla, S. 81; Mühl, Klein, 112–123; Schenk, 2014c, S. 106].

Выше уже упоминалось, что первое время вагоны МОСВ следовали с поездами других железнодорожных компаний, так как еще не было заключено прямых контрактов с владельцами железнодорожных линий. Это дает основание предположить, что вагоны с надписью «Северный экспресс» курсировали до Петербурга, возможно, уже с 1884 г. или несколько позже, но, вероятно, еще до начала движения целого состава¹⁵. В результате экспансии МОСВСЕП на востоке Европы отделения компании появляются в Варшаве, Санкт-Петербурге (ул. Малая Морская, 2), Москве и Нижнем Новгороде [см.: Балтрашевич; Международное общество, 1904]. Московское направление было открыто одновременно с петербургским.

В мае 1884 г. на Силезском вокзале в Берлине на обозрение публики был выставлен «Европейский поезд-молния» (*der europäische Blitzzug*)¹⁶. Современник, посетивший выставку, не без иронии описывал путешествия семидесятилетней давности:

Почтовый дилижанс прогонял милю за 40 минут. А теперь? Спокойно поднявшись по ступеням Северного вокзала в Париже, подходишь к кассе. «Куда?» «В Санкт-Петербург!» – следует сухой ответ. После этого пассажир садится в «поезд-молнию», вежливый персонал отводит гостя в спальное купе. Последний переодевается в свое домашнее платье, прикуривает сигару, пьет заказанный кофе, съедает при этом несколько яиц, читает газету. Когда освоишься у себя в купе, можно осмотреться в четырех вагонах, которые на время путешествия превращаются в летучий отель. Перед купе проходит коридор, стены которого украшены зеркала-

¹³ В Германии поезд курсировал под литерным номером L11/L12.

¹⁴ В это время компания уже называется «Международным обществом спальных вагонов и скорых европейских поездов» (МОСВСЕП).

¹⁵ Железнодорожная линия сообщений между Петербургом и Вержболово, соединившая Россию с Германией по маршруту, пролежавшему по территории Польши и Восточной Пруссии, была открыта в 1862 г. [Энгель-Брауншмидт, Нойфельд, с. 476].

¹⁶ Характерно, что брендирование легенды железных дорог «Восточного экспресса» происходило также именно под этим названием [Berliner]. «Северный экспресс» не уступал «Восточному» по всем параметрам, в том числе и в роскоши.

ми, а пол покрыт мягкими коврами, и, идя по нему вдоль больших окон, попадаешь в салон. Невозможно поверить, что вагон может содержать в себе такое роскошное помещение! Кресло за креслом следуют с обеих сторон, на заднем плане видно элегантное канапе, две люстры свисают с потолка, а в буфете в самоваре кипит вода к чаю [Sonst und Jetzt].

Воодушевленный тем, как развивается техника благодаря достижениям научной революции в естественных науках XIX в., современник добавляет, что роскошные помещения дополнены багажным отделением и ванной комнатой [Zimmermann; Roth, S. 22–23].

Судя по частоте встречающихся заголовков об экспрессе, называвших его «Европейский поезд-молния», этот эпитет был неотъемлемой частью образа «Северного экспресса» [Berliner]. В мае 1884 г. он состоял из двух спальных вагонов, вагона-ресторана и багажного вагона. В поезде, имевшем вагоны только 1-го класса, позже появились места 2-го класса, в нем могли разместиться до 40 пассажиров, а позднее – до 50. Корреспондент сообщал, что пробная поездка на поезде, состоявшаяся по путям городских электричек и далее по железной дороге в сторону Гамбурга до станции Науен, «вызвала в завершение всеобщие аплодисменты» [Berliner].

Вот что писали о поезде в Берлинском биржевом листке 18 июля 1884 г.: «Этот поезд – один из самых великолепных поездов мира – будет пересекать Европу от Петербурга до Лиссабона с северо-востока на юго-запад... всего за 92 часа» [BA BL, R 4701/14713]. Нет оснований предполагать, что после крупных инвестиций в его постройку «Северный экспресс», полностью готовый к эксплуатации, был поставлен на запасные пути и ждал своего часа до 1896 г. Ведь известно, что вагоны каждого направления имели свой неповторимый дизайн, вплоть до окраски, а значит, с трудом могли эксплуатироваться на других линиях¹⁷. Здесь внедрялись и проходили испытание самые последние технические новинки. На территории узкого мобильного пространства удовлетворялись все потребности пассажиров в гигиене, питании и быстром перемещении в пространстве. Для этого имелись необходимые технически оснащенные помещения с электрическим освещением, телеграфом, вагоны на четырех осях, обеспечивающих плавный ход, мощный локомотив и хорошо обученный персонал. Это позволяло пассажиру читать и коммуницировать с внешним миром в любое время суток. При этом поезд развивал невероятную для своего времени скорость до 80 км/ч летом и до 64 км/ч в зимнее время [GS PK, I NA, Rep. 93 E, Nr. 372, L. 2]. Для преодоления расстояния от Петербурга (Варшавский вокзал) до Берлина (Силезский вокзал) в 892 км поезду требовался 31 час¹⁸, до Парижа – 52 часа [BA BL, R 4701/14713, 580a; Braun].

¹⁷ Вагоны «Северного экспресса» были фирменного коричневого цвета, а «Восточного» – темно-синего [см.: Mühl, Klein].

¹⁸ Сегодня время в пути по тому же маршруту составляет 32 часа.

Первоначально «Северный экспресс» курсировал из-за климатических условий с середины мая до середины октября один раз в неделю, с 1902 по 1906 г. три раза и с 1906 до 1914 г. два раза в неделю круглый год [см.: Mühl] (см. рис. на вклейке). Пассажиры, доехав до конечной пограничной станции Вержболово (нем. Wirballen) в литовском населенном пункте Кибарты (нем. Kybartei, лит. Kybartai, рус. сегодня – Кибартай) на российской стороне, пересеживались на поезд, стоявший с другой стороны платформы на более узкой колее. Аналогичная пересадка происходила на конечной станции Прусской восточной железной дороги (нем. Preußische Ostbahn) Эйдкунен (нем. Eydtkuhnen, рус. Чернышевское) для поездов, следовавших из Германии (Восточной Пруссии) через Кенигсберг (Калининград, РФ) на Восток¹⁹.

Путешественник мог выбирать, в каком направлении следовать далее с поездами МОСВСЕП, имея возможность сделать пересадку в Берлине или Кельне на «Восточный экспресс», курсирующий по маршрутам Гамбург – Берлин – Вена и Амстердам – Кельн – Вена до Константинополя [Beilage], и далее на экспрессы, идущие к черноморским курортам в Болгарии или Румынии, или сделать пересадку в Париже на вокзале Аустерлиц (d'Austerlitz) на «Южный экспресс», следующий до Мадрида и Лиссабона. План движения «Северного экспресса» согласовывался со стыкующимися поездами МОСВСЕП в Париже и Кельне, с паромами и пароходами в портах на Северном и Средиземном морях, а также на Тихом океане, отходящими в направлении Англии, Северной и Южной Америки и в Индию [BA BL, R 4701/14713]. С других вокзалов пассажир мог пересест на аналогичные экспрессы, следовавшие до Ниццы (французская Ривьера), курортов в Швейцарии и итальянской Ривьере. Из Парижа «Северный экспресс» следовал до конечной станции на Атлантическом побережье – Остенде.

Карл Шлөгель писал в 2001 г.: «На линии железнодорожного сообщения Санкт-Петербург – Москва для России начинается новый отсчет времени. 11 июня стартовал относительно незаметно русский высокоскоростной поезд» [Schlögel, 2005]. Можно сказать, что более ста лет назад произошло аналогичное событие, когда летом 1896 г. «Северный экспресс» начал свое регулярное движение. Стандарты комфорта этого поезда не превзойдены и сегодня: будуары, обставленные мебелью, украшенные зеркалами и цветными витражами, стены, обшитые дорогими тканями, ваннные комнаты, помещения для обслуживающего персонала, ресторан на 50 персон – своего рода «Титаник» на колесах в миниатюре.

«Построенный в Мюнхене, декорированный в Руане, собственность МОСВСЕП» [Sonst und Jetzt] в Брюсселе, экспресс был резуль-

¹⁹ Оба населенных пункта находятся сегодня на территории Калининградской области; см.: [Schlögel, 1998, S. 39–56]. Станции Вержболово и Эйдкунен стали ментальной границей между Востоком и Западом [Musekamp, S. 246].

татом европейского трансграничного сотрудничества специалистов из разных культурных слоев [Irrgang]. Для пассажиров это означало высокий комфорт поездки, сервис на высшем уровне [Beilage]. Культурный трансфер и трансфер идей в ходе трансграничной коммуникации элит России, Германии и Франции приводил к диверсификации образа «чужого» и стиранию психологических границ [Musekamp, S. 246]. Не следует также забывать, что по обе стороны немецко-российской границы в Вержболово проживало польское население будущей парламентской республики Польши [Musekamp, S. 247].

Не только «Восточный», но и «Северный экспресс» мог быть по праву назван поездом королей или королем поездов. Ведь на нем ездили те, кого мы называем сегодня элитой: члены королевских и императорских семей, аристократы, предприниматели, политики. Человек с более низким социальным статусом, но состоятельный, мог позволить себе купить билет на «Северный экспресс» и на короткое время попасть в респектабельное общество, где имел возможность завести деловые связи, провести важные переговоры, найти невесту или получить бесценный коммуникативный и социальный опыт в кругах, закрытых для него в обычной жизни. Писатель В. В. Набоков оставил красочные воспоминания детства о модели «Северного экспресса», пассажиром которого он часто бывал. В 1909 г. его семья во главе с отцом Владимиром Дмитриевичем, депутатом Первой Государственной думы, в количестве одиннадцати персон, включая прислугу и таксу, путешествовала в 1909 г. на «Северном экспрессе» в Биарриц²⁰.

Транссиб – мост между Европой и Азией

Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали создало предпосылки для дальнейшей экспансии МОСВСЕП в Сибирь, Дальний Восток и Китай (к истории Транссиба см.: [Коптелов; Cars,

²⁰ Вот как описывает В. Набоков свои первые впечатления от модели «Северного экспресса», выставленной в витрине представительства МОСВСЕП: «В железнодорожном агентстве на Невском была выставлена двухтаршинная модель коричневого спального вагона: международные составы того времени красились под дубовую обшивку, и эта дивная, тяжелая с виду вещь с медной надписью над окнами далеко превосходила в подробном правдоподобии все мои, хорошие, но явно жестяные и обобщенные, заводные поезда. Мать пробовала ее купить; увы, бельгиец-служащий был неумолим. Во время утренней прогулки с гувернанткой или воспитателем я всегда останавливался и молился на нее. Иметь в таком портативном виде, держать в руках так запросто вагон, который почти каждую осень нас уносил за границу, почти равнялось тому, чтобы быть и машинистом, и пассажиром, и цветным-служащим, и пролетающей станцией с неподвижными фигурами, и отшлифованными до шелковистости рельсами, и туннелем в горах. Снаружи сквозь витрину модель была доступнее влюбленному взгляду, чем изнутри магазина, где мешали какие-то плакаты... Можно было разглядеть в проймах ее окон голубую обивку диванчиков, красноватую шлифовку и тисненую кожу внутренних стенок, вделанные в них зеркала, тюльпанообразные лампочки... Широкие окна чередовались с более узкими, то одиночными, то парными. В некоторых отделениях уже были сделаны на ночь постели» [Набоков].

Caracalla; Dahlmann; Marks; Neutatz; Schenk, 2014a))²¹. С 1898 г. общество Нагельмакера запустило литерный поезд Москва – Красноярск. Чрезвычайно успешной и эффектной оказалась презентация проекта будущего «Транссибирского экспресса» на Всемирной выставке 1900 г. в Париже [Schenk, 2014c, S. 106–107]. Являясь лидером в быстрой доставке почты, экспресс располагал почтовым отделением, в котором транспортировалась почта из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии. С 1909 г. почта из заграничных почтовых отделений Шанхая, Токио, Йокогамы, Кобе, Цурути, Тяньцзиня, Чифу, Пекина и других городов доставлялась с «Северным экспрессом» из Москвы в основном до Лондона [BA BL, R 4701/14714; Международное общество, 1903].

К 1914 г. «Северный экспресс» превратился во внушительный для своего времени поезд. Число вагонов в составе возросло с четырех до двенадцати. Вместо одного почтового и одного багажного вагонов теперь насчитывалось до шести [BA BL, R 4701/14714]. Но с началом военных действий движение поезда было прекращено, так как он пересекал несколько линий фронта.

Север, Восток, Запад..?

«Северный экспресс» пересекает Восточную, Центральную и Западную Европу, причем не с востока на запад, а с севера на юг [см.: Grenzen; Konstantinopel]. И это тоже показательно, ведь Петербург в сознании европейцев до 1914 г. находился не столько в Восточной, сколько в Северо-Восточной или даже Северной Европе и был неразрывно связан тысячами экономических и родственных связей со скандинавскими странами и странами Балтии, а Восток (Orient) начинался в Москве или в Константинополе [Бобков; Jobst; Lübke; Said]. Маршрут литерного L11/12 символизирует движение и динамику, единую Европу и Россию, интегрированную в нее [Vergessene Vielfalt]. Нагельмакерс предопределил на многие десятилетия вперед транспортную концепцию скоростных поездов TGV и ICE. Пересекающиеся линии «Северного» и «Восточного» экспрессов в Кельне и Берлине невольно наводят на это сравнение [Merki].

Вся вторая половина XIX в. пронизана ощущением происходящего чуда, сокращения времени и пространства, – и они становятся катализатором трансформации сознания [Schenk, 2014c, S. 146–150; 228–232; Sperling]. Новый вид передвижения изменял восприятие времени и пространства [Brauckmann; Braun; Cvetkovski; Kaschuba; Roth; Schenk, 2014b; Schenk, 2014c; Schivelbusch]. Строительству все более совершенных машин сделало это столетие веком «высоких» скоростей, заставило поверить в безграничные возможности человечества, *вооруженного* наукой и техникой для открытия тайн природы и для ее

²¹ Время постройки – 1891–1916 г. Движение по Транссибу на всем протяжении началось в 1901 г. – с вводом в эксплуатацию Китайско-Восточной железной дороги. Непрерывный рельсовый путь до Владивостока появился в 1904 г.

демифологизации. Романы Жюль Верна как нельзя лучше отражают дух того времени, задор первооткрывателей, *опьяненных* скоростью [Braun]²². Понадобилось всего несколько лет – и то, что казалось невероятным подвигом из области фантастики, становится реальностью. Состоятельные люди могут позволить себе комфортное путешествие в комбинации поезд-пароход в самые отдаленные уголки планеты за сравнительно короткие сроки.

Путешествия по железной дороге создают новый вид социального пространства [Schenk, 2014c], изменяют восприятие географического пространства [Sperling], способствует возникновению ментальных карт [Burguière; Europäische], на которых Европа присутствовала не только как материк, но приобретала очертания единого европейского дома от Петербурга до Гибралтара. Глобальная трансформация международного пространства создавала, по выражению Михаэля Гайера и Чарльза Брайта, новые «global condition» [Vergessene Vielfalt, S. 17].

Первая мировая война оборвала деятельность МОСВСП. Лишь в 1926 г. «Северный экспресс» вновь начинает курсировать по старым маршрутам. Принцип *ultima ratio regum* превращается после 1945 г. в *ultima ratio* объединенной Европы, в которой железная дорога вновь приобретает свою интегративную функцию, позволяя Европе быть не только географическим пространством, но и сообществом людей, ценящих свободу передвижения между странами и культурами [Irrgang; Schlögel, 2013]. Опыт «Северного экспресса» является положительным примером в организации и осуществлении МОСВСЕП трансграничного интернационального технологического и логистического проекта, впервые связавшего Европу в единое транспортное пространство.

Список литературы

Альбом-путеводитель Международного общества спальных вагонов и скорых европейских поездов. М., 1892.

Балтрашевич М. А. Международное общество спальных вагонов и скорых европейских поездов // Три века Санкт-Петербурга: Энциклопедия в 3 т. Т. 2: Деятельность XIX века. Кн. 4: М–О. СПб., 2005. 838 с.

Бобков И. На Восток от центра: конфигурации модерности в восточноевропейском Пограничье // Перекрестки. 2010. № 1–2. С. 7–19.

Вендрих А. А. фон. Германские железные дороги. СПб. : Тип. бр. Пантелеевых, [1897].

Вендрих А. А. фон. Железные дороги в Германии со времени князя Бисмарка. Система Брейтшпрехера передачи разноколейных вагонов без перегрузки. СПб. : Тип. бр. Пантелеевых, [1900a].

²² В 1863 г. опубликован первый роман из цикла «Необыкновенные путешествия» – «Пять недель на воздушном шаре» (в рус. переводе М. А. Головачева 1864 г. – «Воздушное путешествие через Африку. Составленное по запискам доктора Фергюссона Юлием Верн»), далее последовали: «Путешествие к центру Земли» (1864), «С Земли на Луну» (1865), «Вокруг Луны» (1869), «Двадцать тысяч лье под водой» (1870), «Вокруг света за 80 дней» (1872) [Zimmermann]. В 1890 г. скорость движения поездов в России составляла 30–42 км/ч. Скорые поезда, к классу которых принадлежал «Северный экспресс», двигались значительно быстрее. В 1894 г. подобному экспрессу хватило 35 часов, чтобы преодолеть путь от Петербурга до Берлина, что было на пять часов быстрее по сравнению, например, с поездом 2009 г., следовавшим по аналогичному маршруту [Schenk, 2014c, S. 147].

Вендрих А. А. фон. Пионеры колонизации : (Железные дороги, строит. и культур. работы в колониях и странах протектората). СПб. : Тип. М-ва пут. сообщ. (т-ва И. Н. Кушнерев и К°), [1911].

Вендрих А. А. фон. Французские железные дороги. СПб. : Тип. бр. Пантелеевых, [1900b].

Гронский П. Е. Железные дороги в кампанию 1870–1871 гг. [СПб.], [1873].

Диффузия европейских инноваций в Российской империи: материалы Всерос. науч. конференции, 10–11 ноября 2009 г. / отв. ред. Е. В. Алексеева. Екатеринбург : ИИА УрО РАН ; БКИ, 2009. 418 с.

Железная дорога от Царскосельской до Октябрьской: История. Развитие. Перспективы / изд. Л. А. Давыдова; ред. В. В. Степов и др. СПб. : Лики России, 2008. 229 с.

Измайлов А. Н. Железные дороги в неурожай 1891 года. СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1895. 54 с.

История организации и управления железнодорожным транспортом России (1809–2009) / ред. А. А. Тимошин. М., 2011. 466 с.

Квист А. И. Железные дороги в военном отношении / Изд. при содействии Воен.-учен. ком. Глав. штаба. Ч. 1. СПб. : Тип. А. Траншеля, 1868.

Коптелов В. Т. Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II. Исторический очерк. Тюмень : Мандр и Ка, 2003. 127 с.

Международное общество спальных вагонов и скорых поездов: Зимнее движение. М., 1904. 354 с.

Международное общество спальных вагонов и скорых поездов: Летнее движение. Сибирский экспресс: Москва, Иркутск, Дальний, Владивосток, Порт Артур, Пекин... СПб. : Типо-лит. Ц. Крайз, [1903–1908].

Набоков В. Другие берега [Электронный ресурс]. URL: <http://lib.ru/NABOKOW/drgberega.txt> (дата обращения: 26.08.2014).

Огородников Ф. Е. Германские железные дороги в военном отношении. СПб. : Тип. Гл. упр. уделов, 1901.

РГИА – Российский государственный исторический архив. Ф. 922. Оп. 1. Д. 363.

Рыкачев В. Железные дороги – новый род оружия против неприятеля: Очерки военно-железнодорожного дела (Опыт характеристики соврем. положения воен. ж.-д. вопроса). Харбин, 1909.

Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М. : Знание, 1975. 165 с.

Тихонов В. В. Междисциплинарный подход в историографическом исследовании: современный российский опыт // «Стены и мосты»: Междисциплинарные подходы в исторических исследованиях: материалы Междунар. науч. конференции, Москва, РГТУ, 13–14 июня 2012 г. / отв. ред. Г. Г. Ершова, Е. А. Долгова. М. : Совпадение, 2012. С. 251–258.

Федорченко В. И. Императорский Дом. Выдающиеся сановники: Энциклопедия биографий: в 2 т. Красноярск : БОНУС ; М. : ОЛМА-ПРЕСС, 2003.

Французов В. Е. Железнодорожные войска // Три века Санкт-Петербурга: Энциклопедия в 3 т. Т. 2 : Деятельный век. Кн. 2: Г–И. СПб., 2003. С. 428–431.

Цивилизационное своеобразие российских модернизаций: Региональное измерение: материалы Всероссийской науч. конференции, 2–3 июля 2009 г., Екатеринбург / отв. ред. И. В. Побережников. Екатеринбург : БКИ, 2009. 428 с.

Энгель-Браунишмидт А., Нойфельд С. Письма из Петербурга в Шванзен. Подмастерье из Шлезвиг-Гольштейна на фоне германо-российских экономических связей // Немцы Санкт-Петербурга: наука, культура, образование / отв. ред. Г. Смагина. СПб. : Росток, 2005. С. 477–484.

Imperium inter pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917): сб. статей / ред. М. Ауст, Р. Вульпиус, А. Миллер. М. : Новое литературное обозрение, 2010. 392 с.

BA BL – Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde. R 4701/14713. Zugverbindung Petersburg-Madrid (Nordexpresszug) 1884–1897; R 4701/14714. Zugverbindung Petersburg-Madrid (Nordexpresszug) 1897–1921.

Behrend G. Geschichte der Luxuszüge. Zürich : Orell Füssli, 1977. 216 S.

Beilage der Berliner Börsen-Courier. Nr. 361. 18.07.1884 // BA BL. R 4701/14713.

Berliner Börsen-Zeitung. Nr. 250. 30.05.1884 // BA BL. R 4701/14713.

Brauckmann S. Eisenbahnkulturlandschaft. Erlebbarkeit und Potentiale. Stuttgart : Franz Steiner, 2010.

- Braun A.* Tempo, Tempo! Eine Kunst- und Kulturgeschichte der Geschwindigkeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt a.M. : Anabas-Verl, 2001. 198 S.
- Bremm K.-J.* Von der Chaussee zur Schiene. Militär und Eisenbahnen in Preußen 1833 bis 1866. München : Oldenbourg, 2005. 295 S.
- Burguière A.* Mentalitäten-Geschichte. Zur historischen Rekonstruktion geistiger Prozesse / Hrsg. U. Raulff. Berlin : Wagenbach, 1987. 184 S.
- Cars J. de, Caracalla J. P.* Die Transsibirische Bahn. Geschichte der längsten Bahn der Welt. Zürich, 1987.
- Cvetkovski R.* Modernisierung durch Beschleunigung: Raum und Mobilität im Zarenreich. Frankfurt a.M. ; N. Y., 2006. 364 S.
- Dahlmann D.* Sibirien. Vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Paderborn [u.a.] : Schöningh, 2009. 464 S.
- Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970 / Hrsg. M. Burri, K. T. Elsasser, D. Gugerli. Zürich : Chronos Verlag, 2003. 363 S.
- Europäische Mentalitätsgeschichte. Hauptthemen in Einzeldarstellungen / Hrsg. P. Dinzelsbacher. Stuttgart : Kröner, 1993. 771 S.
- Gall L.* Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg // Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart / Hrsg. L. Gall, M. Pohl. München, 1999. S. 13–70.
- Grenzen in Ostmitteleuropa im 19. und 20. Jahrhundert / Hrsg. H. Lemberg. Marburg : Herder-Institut e.V., 2000. 291 S.
- GS PK – Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz. I HA, Rep. 76. Kultusministerium, Vc Sekt. 1, Tit. 11, Teil VII, Nr. 19, Bd. 2; Rep. 93 E. Ministerium der öff. Arbeiten Eisenbahnabteilung. Nr. 372. Berichterstattungen über russische Eisenbahnen. 1895–1910.
- Happel J.* Räume in der Krise: Territorialisierungsprozesse im ausgehenden russländischen Imperium // Vergessene Vielfalt. Territorialität und Internationalisierung in Ostmitteleuropa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts / Hrsg. S. Marung, K. Naumann. Göttingen, 2014. S. 62–86.
- Haywood R. M.* Russia Enters the Railway Age, 1842–1855. N. Y. : Columbia University Press, 1998. 635 p.
- Haywood R. M.* The Question of a Standard Gauge for Russian Railways, 1836–1860 // Slavic Review. 1969. Vol. 28. № 1. P. 72–80.
- Irrgang B.* Technologietransfer transkulturell. Komparative Hermeneutik von Technik in Europa, Indien und China. Frankfurt a. M. : Peter Lang, 2006. 248 S.
- Jobst K. S.* Where the Orient Ends? Orientalism and Its Function for Imperial Rule in the Russian Empire // Deploying Orientalism in Culture and History From Germany to Central and Eastern Europe / ed. J. Hodkinson, J. Walker, S. Masumdar, J. Feichtinger. Rochester : Camden House, 2013. P. 190–208.
- Kaschuba W.* Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt a.M. : Fischer, 2004. 280 S.
- Konstantinopel und St. Petersburg, der Orient und der Norden / Hrsg. H. Reimers, F. A. W. Murhard. 9. Heft. St. Petersburg ; Penig, 1805.
- Koschinski K.* 125 Jahre Orient-Express // Eisenbahn-Journal. Sonderausgabe. 2008. Nr. 2. S. 14–15.
- Le tourisme suisse et son rayonnement international. „Switzerland, the playground of the world“ / ed. C. Humair, L. Tissot. Lausanne : Editions Antipodes, 2011. 222 p.
- Lübke Ch.* Mitteleuropa, Ostmitteleuropa, östliches Europa. Wahrnehmung und Strukturen im frühen und hohen Mittelalter [Electronic resource] // Themenportal Europäische Geschichte. URL: http://www.europa.clío-online.de/site/lang_en/ItemID_173/mid_11428/40208214/default.aspx (accessed: 26.11.2014).
- Marks S. G.* Road to Power. The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia 1850–1917. N. Y., 1991.
- Merki Ch. M.* Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart : Ulmer, 2008. 123 S.
- Modernisierung durch Transfer im 19. und frühen 20. Jahrhundert / Hrsg. T. Giaro. Frankfurt a.M. : Vittorio Klostermann, 2006. 344 S.
- Mühl A.* Internationale Luxuszüge. Die Großen Europäischen Expresszüge durch Deutschland, Österreich und die Schweiz. Freiburg i. Br. : EK-Verlag, 1991. 238 S.
- Mühl A., Klein J.* Reisen in Luxuszügen. Die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft. Die großen Expresszüge und Hotels. Geschichte und Plakate. Freiburg i. Br., 2006. 383 S.

Musekamp J. Eisenbahn und Grenzüberschreitung. Die Königlich Preußische Ostbahn und ihre Bedeutung für die Kontakte zwischen Preußen und dem Russländischen Reich 1848–1914. Umriss eines Forschungsprojekts // Berichte und Forschungen. Jahrbuch des Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa. 2010. Bd. 18. S. 241–247.

Neutatz D. Der Traum von der Transsib: Visionen, Wünsche, Präsentationen und Wahrnehmungen 1857–1914 // Sibirienbilder. Konzeptualisierungen des russischen Nord-Ostens in den Kulturwissenschaften. Irkutsk, 2005. S. 179–203.

Osterhammel J. Die Verwandlung der Welt: eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. C. H. Beck, 2011. 1568 S.

Perret R. Die Geschichte der CIWL. Die Pullman-Wagen. Stuttgart : Franckh'sche Verlagshandlung, 1986. 144 S.

Razvozhajeva E. L'histoire du tourisme russe en France 1885–1914 // Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin. 2007. Vol. 25. P. 159–175.

Reichardt H. D., Deppmeyer J. Die Blauen Schlaf- & Speisewagen: Eine Geschichte der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Düsseldorf : Alba Verlag, 1976. 96 S.

Roth R. Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914. Ostfildern : Jan Thorbecke Verlag, 2005. 288 S.

Said E. W. Orientalism. N. Y. : Pantheon Books, 1978.

Sambefski B. Deutsch-russische Eisenbahnbeziehungen 1887–1922 // Jahrbuch für Eisenbahngeschichte. 1999. Bd. 31. Teil 1. S. 89–119; 2000. Bd. 32. Teil 2. S. 101–118.

Schenk F. B. „Asien gibt sich langsam, aber immer deutlicher zu erkennen“. Reisen auf der Transsib als Grenz-Erfahrung im späten Zarenreich // Grob T., Previšić B., Zink A. Erzählte Mobilität im östlichen Europa. (Post-)Imperiale Räume zwischen Erfahrung und Imagination. Tübingen, 2014a. S. 179–196.

Schenk F. B. „Hier eröffnete sich vor unseren Augen ein neues, schillerndes, von uns noch nirgendwo gesehenes Bild...“ Die gedankliche Neuvermessung des Zarenreiches im Eisenbahnzeitalter // Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung. 2014b. Bd. 63. H. 1. S. 4–23.

Schenk F. B. Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter. Stuttgart : Franz Steiner, 2014c. 456 S.

Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise: zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt a. M. : Fischer-Taschenbuch-Verl. 2000.

Schlögel K. Grenzland Europa. Unterwegs auf einem neuen Kontinent. München, 2013. 341 S.

Schlögel K. Marjampole oder Europas Wiederkehr aus dem Geist der Städte. München : Carl Hanser 2005. 317 S.

Schlögel K. Ostbahnhof Europas. Russen und Deutsche in ihrem Jahrhundert. Berlin, 1998. S. 39–56.

Sonst und Jetzt. Nr. 147. 31.05.1884 // BA BL. R 4701/14713.

Sperling W. Der Aufbruch der Provinz: Die Eisenbahnen und die Neuordnung der Räume. Frankfurt a. M. : Campus Verlag, 2011. 481 S.

Stoltmann L. Nord Express. Pociąg ekspresowy Paryż-Sankt Petersburg przez chojnice 1896–1914 // Zeszyty Chojnickie. 1997. Nr. 1(15). S. 43–46.

Track gauge [Electronic resource]. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Track_gauge (accessed: 26.11.2014).

Vergessene Vielfalt. Territorialität und Internationalisierung in Ostmitteleuropa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts / Hrsg. S. Marung, K. Naumann. Göttingen : Vandenhoeck & Ruprecht, 2014.

Westwood J. N. Geschichte der russischen Eisenbahnen. Zürich, 1966.

Wolmar Ch. The Great Railway Revolution. L. : Atlantic books, 2012. 336 p.

Youngman P. A. Black Devil and Iron Angel. The Railway in Nineteenth-Century German Realism. Washington, D.C : Catholic Univ. of America Press, 2005. 173 p.

Zimmermann R. E. Die außerordentlichen Reisen des Jules Verne. Zur Wissenschafts- und Technikrezeption im Frankreich des 19. Jahrhunderts. Paderborn, 2006. 417 S.

References

Al'bom-putevoditel' Mezhdunarodnogo obshhestva spal'ny'h vagonov i skory'h evropejskikh poezdov [Guidebook of the International society of sleeping cars and express European trains]. (1892). Moscow.

Alekseev, E. V. (Ed.). (2009). *Diffuziya evropejskikh innovacij v Rossijskoj imperii: materialy' Vserossijskoj nauchnoj konferencii, 10–11 noyabrya 2009 g.* [The diffusion of European innovations in the Russian Empire: conference papers of the national scientific conference, 10–11 November 2009]. Yekaterinburg.

Aust, M., Vul'pius, R. & Miller, A. (Eds.). (2010). *Imperium inter pares: Rol' transferov v istorii Rossijskoj imperii (1700–1917)* [Imperium inter pares: The role of transfers in the history of the Russian Empire (1700–1917): A collection of articles]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie.

Baltrashevich, M. A. (2005). Mezhdunarodnoe obshhestvo spal'ny'h vagonov i skory'h evropejskikh poezdov [International society of sleeping cars and express European trains]. In *Tri veka Sankt-Peterburga: E'nciklopediya* (Vols. 1–3). (Vol. 2; book 4). Saint Petersburg.

Behrend, G. (1977). *Geschichte der Luxuszüge*. Zürich: Orell Füssli.

Beilage der Berliner Börsen-Courier. Nr. 361. 18.07.1884 // BA BL. R 4701/14713.

Berliner Börsen-Zeitung. Nr. 250. 30.05.1884 // BA BL. R 4701/14713.

Bobkov, I. (2010). Na Vostok ot centra: konfiguracii modernosti v vostochnoevropeskome Pogranich'e [To the East from the centre: configurations in the modern East European Borderlands]. In *Perekrestki, 1–2*, 7–19.

Brauckmann, S. (2010). *Eisenbahnkulturlandschaft. Erlebbarkeit und Potentiale*. Stuttgart: Franz Steiner.

Braun, A. (2001). *Tempo, Tempo! Eine Kunst- und Kulturgeschichte der Geschwindigkeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt a.M.: Anabas-Verl.

Bremm, K.-J. (2005). *Von der Chaussee zur Schiene. Militär und Eisenbahnen in Preußen 1833 bis 1866*. München: Oldenbourg.

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde. R 4701/14713. Zugverbindung Petersburg-Madrid (Nordexpresszug) 1884–1897; R 4701/14714. Zugverbindung Petersburg-Madrid (Nordexpresszug) 1897–1921.

Burri, M., Elsasser, K. T. & Gugerli, D. (Eds.). (2003). *Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970*. Zürich: Chronos Verlag.

Burguière, A. (1987). *Mentalitäten-Geschichte. Zur historischen Rekonstruktion geistiger Prozesse*. Berlin: Wagenbach.

Cars, J. de & Caracalla, J. P. (1987). *Die Transsibirische Bahn. Geschichte der längsten Bahn der Welt*. Zürich.

Cvetkovski, R. (2006). *Modernisierung durch Beschleunigung: Raum und Mobilität im Zarenreich*. Frankfurt a.M. & N. Y.

Dahlmann, D. (2009). *Sibirien. Vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart*. Paderborn [u.a.]: Schöningh.

Dinzelbacher, P. (Ed.). (1993). *Europäische Mentalitätsgeschichte. Hauptthemen in Einzeldarstellungen*. Stuttgart: Kröner.

E'ngel'-Braunshmidt, A. & Nojfel'd, S. (2005). Pis'ma iz Peterburga v Shvanzen. Podmaster'e iz Shlezvig-Gol'shtejna na fone germano-rossijskikh e'konomicheskikh svyazey [Letters from Saint Petersburg to Swansen. Apprentice from Schleswig-Holstein on the background of German-Russian economic relations]. In G. Smagina (Ed.), *Nemcy' Sankt-Peterburga: nauka, kul'tura, obrazovanie* (pp. 477–484). Saint Petersburg: Rostok.

Fedorchenko, V. I. (2003). *Imperatorskij Dom. Vy'dayushhiesya sanovniki: E'nciklopediya biografij* [Imperial House. Outstanding dignitaries: an encyclopedia of biography]. (Vols. 1–2). Krasnoyarsk: BONUS & Moscow: OLMA-PRESS.

Francuzov, V. E. (2003). Zheleznodorozhnye vojska [Railroads troops]. In *Tri veka Sankt-Peterburga: E'nciklopediya* (Vols. 1–3). (Vol. 2, book 2, pp. 428–431). Saint Petersburg.

Gall, L. (1999). Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. In L. Gall & M. Pohl. (Eds.). *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart* (pp. 13–70). München.

Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz. I HA, Rep. 76. Kultusministerium, Vc Sekt. 1, Tit. 11, Teil VII, Nr. 19, Bd. 2; Rep. 93 E. Ministerium der öff. Arbeiten Eisenbahnabteilung. Nr. 372. Berichterstattungen über russische Eisenbahnen. 1895–1910.

Giaro, T. (2006). *Modernisierung durch Transfer im 19. und frühen 20. Jahrhundert*. Frankfurt a.M.: Vittorio Klostermann.

Gronskij, P. E. (1873). *Zheleznye dorogi v kompaniyu 1870–1871 gg.* [Railroads in the campaign of 1870–1871]. Saint Petersburg.

Happel, J. (2014). Räume in der Krise: Territorialisierungsprozesse im ausgehenden russländischen Imperium. In S. Marung & K. Naumann (Eds.) *Vergessene Vielfalt. Territorialität und Internationalisierung in Ostmitteleuropa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts* (pp. 62–86). Göttingen.

Haywood, R. M. (1998). *Russia Enters the Railway Age, 1842–1855*. N. Y.: Columbia University Press.

Haywood, R. M. (1969). The Question of a Standard Gauge for Russian Railways, 1836–1860. *Slavic Review*, 28, 1, 72–80.

Irrgang, B. (2006). *Technologietransfer transkulturell. Komparative Hermeneutik von Technik in Europa, Indien und China*. Frankfurt a.M.: Peter Lang.

Izmajlov, A. N. (1895). *Zhelezny'e dorogi v neurozhaj 1891 goda* [Railroads in the poor harvest of 1891]. Saint Petersburg.

Jobst, K. S. (2013). Where the Orient Ends? Orientalism and Its Function for Imperial Rule in the Russian Empire. In J. Hodkinson, J. Walker, S. Masumdar & J. Feichtinger (Eds.). *Deploying Orientalism in Culture and History From Germany to Central and Eastern Europe* (pp. 190–208). Rochester: Camden House.

Humair, C. & Tissot, L. (Eds.). (2011). *Le tourisme suisse et son rayonnement international. „Switzerland, the playground of the world“*. Lausanne: Editions Antipodes.

Kaschuba, W. (2004). *Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne*. Frankfurt a.M.: Fischer.

Koptelov, V. T. (2003). *Velikij Sibirskij put' ot Aleksandra III do Nikolaya II. Istoricheskij ocherk* [The great Siberian road from Alexander III to Nicholas II. Historical essay]. Tyumen.

Koschinski, K. (2008). 125 Jahre Orient-Express. In *Eisenbahn-Journal. Sonderausgabe*, 2, 14–15.

Kvist, A. I. (1868). *Zhelezny'e dorogi v voennom otnoshenii* [Railroads in Their military significance]. (Part 1). Saint Petersburg.

Lemberg, H. (Ed.) (2000). *Grenzen in Ostmitteleuropa im 19. und 20. Jahrhundert*. Marburg: Herder-Institut e.V.

Lübke, Ch. (n. d.). *Mitteleuropa, Ostmitteleuropa, östliches Europa. Wahrnehmung und Strukturen im frühen und hohen Mittelalter*. Retrieved from Themenportal Europäische Geschichte. http://www.europa.clío-online.de/site/lang_en/ItemID__173/mid__11428/40208214/default.aspx

Marks, S. G. (1991). *Road to Power. The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia 1850–1917*. N. Y.

Marung, S. & Naumann, K. (Eds.). (2014). *Vergessene Vielfalt. Territorialität und Internationalisierung in Ostmitteleuropa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.

Merki, Ch. M. (2008). *Verkehrsgeschichte und Mobilität*. Stuttgart: Ulmer.

Mezhdunarodnoe obshchestvo spal'ny'h vagonov i skory'h poezdov: Zimnee dvizhenie [International society of sleeping cars and express trains: Winter traffic]. (1904). Moscow.

Mezhdunarodnoe obshchestvo spal'ny'h vagonov i skory'h poezdov: Letnee dvizhenie. Sibirskij e'kspres: Moskva, Irkutsk, Dal'nij, Vladivostok, Port Artur, Pekin... [International society of sleeping cars and express trains: Summer traffic. Siberian Express: Moscow, Irkutsk, Dal'nij, Vladivostok, Port Arthur, Beijing...]. (1903–1908). Saint Petersburg.

Mühl, A. (1991). *Internationale Luxuszüge. Die Großen Europäischen Expresszüge durch Deutschland, Österreich und die Schweiz*. Freiburg i. Br.: EK-Verlag.

Mühl, A. & Klein, J. (2006). *Reisen in Luxusügen. Die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft. Die großen Expresszüge und Hotels. Geschichte und Plakate*. Freiburg i. Br.

Musekamp, J. (2010). Eisenbahn und Grenzüberschreitung. Die Königlich Preussische Ostbahn und ihre Bedeutung für die Kontakte zwischen Preußen und dem Russländischen Reich 1848–1914. Umriss eines Forschungsprojekts. In *Berichte und Forschungen. Jahrbuch des Bundesinstituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa* (part 18, pp. 241–247).

Nabokov, V. (n. d.). *Drugie berega* [The Other Shores]. Retrieved from <http://lib.ru/NABOKOV/drgbereg.txt>

Neutatz, D. (2005). Der Traum von der Transsib: Visionen, Wünsche, Präsentationen und Wahrnehmungen 1857–1914. In *Sibirienbilder. Konzeptualisierungen des russischen Nord-Ostens in den Kulturwissenschaften* (pp. 179–203). Irkutsk.

Ogorodnikov, F. E. (1901). *Germanskije zhelezny'e dorogi v voennom otnoshenii* [German Railroads in their military significance]. Saint Petersburg.

Osterhammel, J. (2011). *Die Verwandlung der Welt: eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. C. H. Beck.

Perret, R. (1986). *Die Geschichte der CIWL. Die Pullman-Wagen*. Stuttgart: Franckh'sche Verlagshandlung.

Poberezhnikov, I. V. (Ed.). (2009). *Civilizacionnoe svoeobrazie rossijskikh modernizacij: Regional'noe izmerenie: materialy' Vserossijskoj nauch. konferencii, 2–3 iyulya 2009 g., Ekaterinburg* [Civilizational identity of Russian modernization: the Regional dimension: materials of all-Russian scientific conference, 2–3 July 2009, Yekaterinburg]. Yekaterinburg.

Razvozaeva, E. (2007). L'histoire du tourisme russe en France 1885–1914. In *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, 25, 159–175.

Reichardt, H. D. & Deppmeyer, J. (1976). *Die Blauen Schlaf- & Speisewagen: Eine Geschichte der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft*. Düsseldorf: Alba Verlag.

Reimers, H. & Murhard, F. A. W. (Eds.). (1805). *Konstantinopel und St. Petersburg, der Orient und der Norden* (Vol. 9). St. Petersburg & Penig.

Rossiiskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv, St. Petersburg. [Russian state historical archive, Saint Petersburg]. Stock 922. List. 1. Dossier 363.

Roth, R. (2005). *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*. Ostfildern: Jan Thorbecke Verlag.

Ry'kachev, V. (1909). *Zhelezny'e dorogi – novy'j rod oruzhiya protiv nepriyatelja: Očerki voenno-zheleznodorozhnogo dela (Opy't harakteristiki sovrem. položenija voen. zh.-d. voprosa)* [Railroads as a new kind of weapon against the enemy: Essays on military train issues (A characteristic of the contemporary situation of the military trains question)]. Harbin.

Said, E. W. (1978). *Orientalism*. N. Y.: Pantheon Books.

Sambefski, B. (1999, 2000). Deutsch-russische Eisenbahnbeziehungen 1887–1922. In *Jahrbuch für Eisenbahngeschichte*. (Vol. 31, part 1, pp. 89–119; Vol. 32, part 2, pp. 101–118).

Schenk, F. B. (2014). „Asien gibt sich langsam, aber immer deutlicher zu erkennen“. Reisen auf der Transsib als Grenz-Erfahrung im späten Zarenreich. In T. Grob, B. Previšić & A. Zink. *Erzählte Mobilität im östlichen Europa. (Post-)Imperiale Räume zwischen Erfahrung und Imagination* (pp. 179–196). Tübingen.

Schenk, F. B. (2014). „Hier eröffnete sich vor unseren Augen ein neues, schillerndes, von uns noch nirgendwo gesehenes Bild...“ Die gedankliche Neuvermessung des Zarenreiches im Eisenbahnzeitalter. In *Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung*, 63, 1, 4–23.

Schenk, F. B. (2014). *Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter*. Stuttgart: Franz Steiner.

Schivelbusch, W. (2000). *Geschichte der Eisenbahnreise: zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt a. M.: Fischer-Taschenbuch-Verl.

Schlögel, K. (2013). *Grenzland Europa. Unterwegs auf einem neuen Kontinent*. München.

Schlögel, K. (2005). *Marjampole oder Europas Wiederkehr aus dem Geist der Städte*. München: Carl Hanser.

Schlögel, K. (1998). *Ostbahnhof Europas. Russen und Deutsche in ihrem Jahrhundert* (pp. 39–56). Berlin.

Solov'eva, A. M. (1975). *Zheleznodorozhnyj transport Rossii vo vtoroj polovine XIX v.* [Railway transport in Russia in the 2nd half of the 19th century]. Moscow: Znanie.

Sonst und Jetzt. Nr. 147. 31.05.1884. In *Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde*. R 4701/14713.

Sperling, W. (2011). *Der Aufbruch der Provinz: Die Eisenbahnen und die Neuordnung der Räume*. Frankfurt a. M.: Campus Verlag.

Stepov, V. V. & Davy'dova L. A. (Eds.). (2008). *Zheleznyaya doroga ot Carskosel'skoj do Oktyabr'skoj: Istoriya. Razvitie. Perspektivy'* [The railroad from Tsarskoye Selo to October'skaya: History. Development. Prospects]. Saint Petersburg: Liki Rossii.

Stoltmann, L. (1997). Nord Express. Pociąg ekspresowy Paryż-Sankt Petersburg przez chojnice 1896–1914. In *Zeszyty Chojnickie*, 1(15), 43–46.

Tihonov, V. V. (2012). *Mezhdisciplinarnyj podhod v istoriograficheskom issledovanii: sovremennyj rossijskij opyt* [The interdisciplinary approach in the historiographical study: modern Russian experience]. In «*Steny i mosty*»: *Mezhdisciplinarnye podhody v istoricheskikh issledovaniyah* (pp. 251–258). Moscow: Sovpadenie.

Timoshin, A. A. (Ed.). (2011). *Istoriya organizacii i upravleniya zheleznodorozhny'm transportom Rossii (1809–2009)* [The history of the organization and management of railway transport of Russia (1809–2009)]. Moscow.

Track gauge. Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Track_gauge.

Vendrih, A. A. fon. (1897). *Germanskije zhelezny'e dorogi* [The German Railways]. Saint Petersburg.

Vendrih, A. A. fon. (1900). *Francuzskie zhelezny'e dorogi*. [The French Railways]. Saint Petersburg.

Vendrih, A. A. fon. (1900). *Zhelezny'e dorogi v Germanii so vremeni knyazya Bismarka. Sistema Brejtshtprehera peredachi raznokolejny'h vagonov bez peregruzki* [Railroads in Germany since the time of Prince Bismarck. Breitsprecher's system of transfer of cars from different without reload]. Saint Petersburg.

Vendrih, A. A. fon. (1911). *Pionery' kolonizacii: (Zhelezny'e dorogi, stroit. i kul'tur: raboty' v koloniyah i stranah protektorata)* [Pioneers of colonization: Railroad building and culture works in the colonies and the countries of the protectorate]. Saint Petersburg.

Westwood, J. N. (1966). *Geschichte der russischen Eisenbahnen*. Zürich.

Wolmar, Ch. (2012). *The Great Railway Revolution*. London: Atlantic books.

Youngman, P. A. (2005). *Black Devil and Iron Angel. The Railway in Nineteenth-Century. German Realism*. Washington, D.C: Catholic Univ. of America Press.

Zimmermann, R. E. (2006). *Die außerordentlichen Reisen des Jules Verne. Zur Wissenschafts- und Technikrezeption im Frankreich des 19. Jahrhunderts*. Paderborn.


The article was submitted on 25.01.2015

Андрей Викторович Келлер, PhD
Уральский федеральный
университет,
Екатеринбург, Россия
a.v.keller@urfu.ru

Andrey Keller, PhD
Ural Federal University,
Yekaterinburg, Russia
a.v.keller@urfu.ru

Иллюстрация к статье А. Келлера Литерный поезд «Северный экспресс»...

C^{IE} INT^{LE} DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPÉENS
NORD-EXPRESS



Paris-S^tPetersbourg

LONDRES.	Samedis	10 ^h » n.
Ostende. . .	-	4 ³⁰ s.
Bruxelles (Int)	-	6 ¹³ s.
LONDRES.	Samedis	11 ^h » n.
Calais	-	2 ³⁹ s.
Bruxelles (Int)	-	5 ⁵⁵ s.
Bruxelles (Int)	Samedis	6 ¹⁸ s.
Liège.	-	8 ^h » s.
PARIS.	Samedis	2 ¹⁵ s.
Liège.	-	7 ³⁷ s.
Cologne. . .	-	11 ³⁴ s.
Berlin	Dimanches	8 ⁴⁰ n.
Wirballen	Dimanches	8 ⁵⁵ s.
S ^t Petersburg	Lundis	3 ⁵⁰ s.

S^tPetersbourg-Paris

S ^t Petersburg	Mardis	4 ⁵⁵ s.
Wirballen	Mercredis	9 ⁴⁰ n.
Berlin	-	9 ³⁹ n.
Cologne. . .	Jendis	10 ⁴² s.
Liège.	-	9 ³¹ n.
PARIS.	-	3 ²⁵ s.
Liège.	Jendis	9 ⁴⁰ n.
Bruxelles (Int)	-	11 ²⁴ n.
Bruxelles (Int)	Jendis	11 ⁴⁰ n.
Calais	-	3 ³⁴ s.
LONDRES.	-	7 ³⁰ s.
Bruxelles (Int)	Jendis	11 ³⁰ n.
Ostende. . .	-	1 ¹² s.
LONDRES.	-	7 ³⁰ s.

Pour retenir ses places à l'avance s'adresser aux agences de :

PARIS	2, Place de l'Opéra Grand Hôtel Hôtel Continental Hôtel Terminus	TICKET OFFICE
LONDRES	14, Cockspur Street Hôtel Cecil Ticket Office	
OSTENDE	3, 4, 5, Graschurch street et Charing Cross st. au Kursaal et Grand Hôtel de la Plage.	
CALAIS	Gare maritime et 50, rue des Marchaux.	
BRUXELLES	Gare du Nord Hôtel de Bellevue 65 & 67, Rue de l'Enzyper et Montagne de la Cour, 80 A.	
LIEGE	M. Crahay, rue de l'Université	
COLOGNE	Gare Centrale	
BERLIN	69, Unter den Linden	
WIRBALLEN	au Contrôleur à la gare	
S^t-PETERSBOURG	2, Petite Markata	
MOSSOU	Boul' Strastnoy, N°10	
VARSOVIE	2, Rue Kotzebue	

Плат «Северного экспреса» / Poster of the North-Express